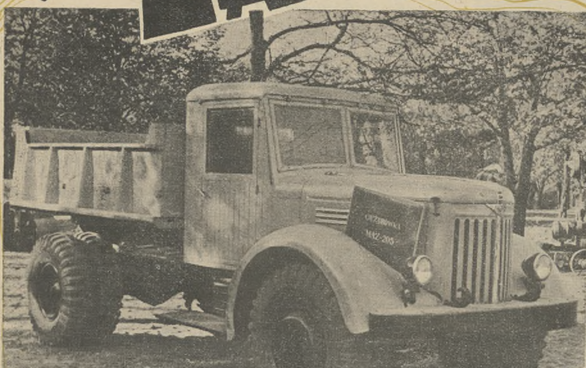
Cena 30 zł

ZA KIERO-WNICĄ



DWUTYGODNIK

NR 6

W NUMERZE: nowe samochody radzieckie i włoskie, jesienny przegląd samochodów, ustawianie świateł, regulacja gaźnika, nasz nowy konkurs, sport

1. — 15. XI. 1948

ŚWIAT i POLSKA zza kierownicy

Przyjaźń polsko-radziecka podstawą naszej motoryzacji

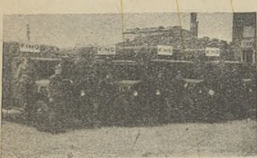


W ub. miesiącu Milicja Obywatelska obchodziła 4 rocznicę swej służby. Plutonowi Naumowicz i Goch sprawdzają dokumenty wozów na punkcie kontrolnym Wola przed Warszawą.





Ostatnio sprowadzone włoskie Fiaty mają już „pełne ręce" roboty. Ciężarówki Fiat 626 zwożą cegłę na budowę domów na trasie W—Z. Autokar „Orbisu" we Wrocławiu przeznaczony jest dla zwiedzających miasto.



Kina objazdowe W. P. zainstalowane na samochodach Zis, biorą czynny udział w akcji kulturalno-oświatowej wśród żołnierzy.



Od najmłodszych lat można już kształcić się na dobrego mechanika i kierowcę. Grupa uczniów w czasie wykładu w gliwickiej szkole samochodowej

Na ziemi naszego wielkiego sojusznika — Związku Radzieckiego — powstały pierwsze oddziały odrodzonego Wojska Polskiego. Radziecki przemysł, który ani na chwilę nie zaprzestał produkcji chociaż ewakuowany w głąb kraju, wyposażył nasze oddziały w doskonałą broń i nowoczesny sprzęt. Otrzymany przez nas tabor samochodowy cechowała w pierwszym rzędzie nadzwyczajna przydatność do wykonywania trudnych zadań transportowych. Tabor ten przeszedł zwycięsko cały szlak bojowy od Lenino po Berlin. Trzy lata później rząd nasz chciał uregulować należności za ten sprzęt. Wtedy Generalissimus Stalin oświadczył: „Krwią własną naród polski już zapłacił za wyposażenie armii". Oto prawdziwa i bezinteresowna przyjaźń!

Również w pierwszym okresie odbudowy naszego życia gospodarczego radzieckie samochody popularne Zisy i Gazy, stanowiły trzon naszego transportu. Wspomagały przede wszystkim nieusprawniony jeszcze wówczas transport kolejowy, przewoziły artykuły żywnościowe do miast i zbiorowe ładunki towarów przemysłowych.

Radzieckie trojlebusy są w dalszym ciągu najliczniejszymi tego rodzaju środkami lokomocji w Warszawie.

Przekonaliśmy się już, że radziecki pojazd mechaniczny podobnie jak radziecki człowiek, jest wytrzymały zawsze i potrafi wypełnić nałożone nań zadania.

Dziś z podziwem obserwujemy dalszą rozbudowę przemysłu motoryzacyjnego naszego wschodniego sąsiada. I musimy przyznać, że nowe samochody obecnej produkcji Związku Radzieckiego, zarówno osobowe: „Zis-110, „Pobieda", „Moskwicz", jak i ciężarowe: Zis-150, Gaz-51, Maz-205, Jaz-200 są dowodem zwycięstwa socjalistycznej gospodarki. Dzięki bowiem dążeniu do stałego doskonalenia swej produkcji, dzięki niestrudzonej pracy swych ludzi, potrafił naród radziecki w krótkim okresie, własnymi siłami osiągnąć w swym zniszczonym wojną kraju, wyniki stawiające radziecki przemysł motoryzacyjny wśród czołowych na świecie.

Masowa produkcja pojazdów mechanicznych została uruchomiona w 12 wielkich zakładach samochodowych ZSSR. Zakłady w Moskwie i Kijowie, po powrocie z przymusowej ewakuacji, rozbudowały już wszystkie swoje działy. Natomiast w miejscowościach, w których przebywały one w latach wojny, powstały na ich miejscu nowe ośrodki fabryczne.

Polski przemysł motoryzacyjny, podobnie jak w kraju radzieckim, musi stać się jedną z najważniejszych gałęzi naszej gospodarki. Wieloletnie doświadczenia i osiągnięcia radzieckich konstruktorów powinny stać się wzorem dla naszych prac w tym kierunku. Podobne warunki eksploatacyjne obu krajów zmuszają nas do wyciągnięcia odpowiednich wniosków z linii rozwoju radzieckiego przemysłu motoryzacyjnego. My również powinniśmy budować w oparciu o własne siły i zaprzyjaźnionych krajów słowiańskich, takie typy samochodów, które wykażą swoje zalety w najtrudniejszych warunkach eksploatacji.

W pracy dopomoże nam jednocześnie świadomość, że przemysł naszych sojuszników jest w dalszym ciągu naszym zapleczem gospodarczym do chwili pełnego uruchomienia ośrodków motoryzacyjnych w Polsce. W razie potrzeby będziemy mogli korzystać z tego zaplecza również obficie jak dotychczas. LSL



Jedne z pierwszych traktorów, jakie rozpoczęły pracę w naszych ośrodkach rolnych po wyzwoleniu, to gąsiennicowe traktory „Staliniec" ofiarowane nam przez Armię Czerwoną. Na zdjęciu oficerowie radzieccy przekazują traktor administracji majątku państwowego pod Łodzią.

TAK PRACUJĄ ŻOŁNIERZE TRANSPORTU

DOBRYM FACHOWCEM — **SUMIENNYM PRACOWNIKIEM**



Suwmiarka w rękach plut. Dońcy to sprawdzian dobrze wykonanego zamówienia sąsiadującego z nim warsztatu naprawczego.

PODOFICER ZAWODOWY

Zwycięstwa odniesione w ostatniej wojnie przez wojska radzieckie to w dużej mierze zasługa doskonałego, świadomego celu podoficera radzieckiego. W naszym Odrodzonym Wojsku Polskim biorąc przykład z armii radzieckiej, zerwaliśmy z tradycją przedwojennego podoficera, którego charakteryzowała służalczość w stosunku do przełożonych i wyniosłość w traktowaniu podwładnych.

Dzisiejszy podoficer naszego wojska stojącego na straży ustroju Demokracji Ludowej, to dowódca, nauczyciel i powiernik szeregowych, ich wychowawca i opiekun. Przy właściwej pracy nad sobą ma podoficer zapewnione możliwości awansu do stopnia oficerskiego, co tym samym zmienia istniejący, przedwojenny stosunek podoficera do oficera. Dowództwo doceniając rolę dzisiejszego podoficera, w wojsku nakłada nań duże obowiązki, tak w odniesieniu do wyszkolenia i wychowania szeregowych, jak i ciągłej pracy nad sobą, stałego podwyższania zawodowych kwalifikacji.

Szczególną rolę spełnia podoficer służby samochodowej, który nie tylko wychowuje szeregowych, uczy ich dyscypliny i sztuki wojennej, lecz posiadając wysokie kwalifikacje fachowe, szkoli kierowców, mechaników samochodowych, uczy obchodzenia się z drogocennym sprzętem.

Podoficer służby samochodowej krzewi zamiłowanie do motoryzacji w szerokich rzeszach żołnierskich. *Żuł.*



Groźna mina sierż. Sierkowskiego pozwala przypuszczać, że magazynier jednostki radzi sobie dobrze z najbardziej śpieszącymi się w odbiorze kierowcami.

Przez wzorowo utrzymany dziedziniec na terenie N batalionu idą do swych codziennych zajęć „specjaliści" jednostki. Jest godz. 7, min. 30 rano, plut. KOWALSKI i plut. DOŃCA pracują w jednym budynku. Ale plut. KOWALSKI, jako dowódca plutonu remontowego, musi jeszcze sprawdzić, czy wszyscy ludzie są na swych miejscach i jakie prace mają wykonać. Lepiej jest odrazu pouczyć mechaników, aby potem nie odrywać się od własnej roboty.

Dziś właśnie plut. KOWALSKI musi przejrzeć osobowego MERCEDESA — 170 V. Litera N w obwódce wskazuje, że silnik samochodu jest jeszcze niedotarty. Takie samochody są pod szczególną opieką dowódcy drużyny remontowej. Właśnie MERCEDES zrobił już pierwsze 3 500 km. Plut. KOWALSKI sprawdza regulację zaworów, ustawienie zapłonu oraz stwierdza, że zarówno smarowanie samego silnika, jak poszczególnych zespołów, było prawidłowe dla tego podstawowego okresu życia samochodu. Teraz po przeprowadzeniu przeglądu technicznego Nr 2 znak N może być usunięty, a samochód przechodzi na normalną eksploatację.

Jednocześnie przyjeżdżają kierowcy dla dokonania bieżących napraw przy swych samochodach. Temu oto 8-cylindrowemu FORDOWI „puściły" hamulce hydrauliczne. Po chwili już odnaleziono przyczynę: dwa tłoczki gumowe należy wymienić na nowe. Warsztatowcy odrazu przepłukują przewody płynu hamulcowego denaturatem, a po założeniu nowych tłoczków, napełniają zbiorniczek świeżym płynem. Teraz tylko „odpowietrzyć" przewody i samochód w ciągu 35 minut ma hamulce jak „brzytwa".

Dobrze i szybko pracować — oto zasada dowódcy drużyny i jego ludzi. Nic więc dziwnego, że kierowcy chwalą sobie warsztat mechaniczny własnej jednostki.

Nie może być dobrego warsztatu naprawczego, bez dobrego tokarza. Cztery lata pracy w N batalionie wyrobiły tokarzowi plut. DOŃCY opinię mistrza w swoim zawodzie; najtrudniejsze roboty wykonuje bez zarzutu. Słynie on jednak jeszcze z tego, że potrafi wprowadzić w pracy ulepszenia i urządzenia własnego pomysłu. Czy to będzie sposób na szlifowanie wałków korbowych, czy docie raczka do szkła, czy jakieś narzędzie — wszystko plut. DOŃCA stosuje z powodzeniem od dłuższego czasu. Jednak najlepiej czuje się on przy tokarni, gdy ustawia robotę, zakłada nóż, a potem z uwagą śledzi, jak szybkotnąca stal kraje metal.

„Obsłuchanie" silnika na różnych obrotach pozwoli plut. Kowalskiemu na stwierdzenie jego stanu, zanim przystąpi do naprawy.





Często zagląda pod atrapę swojej Chevroletu przed wyjazdem st. sierż. Żak. Dlatego nigdy w drodze nie potrzebuje tego robić.

Przejdźmy dalej. W sąsiednim budynku mieści się obszerny magazyn części i akcesorii samochodowych. Tu gospodaruje sierż. SIERKOWSKI. Jest on jednym z najbardziej popularnych podoficerów batalionu, a od dwóch lat prowadzi swój magazyn bez zarzutu. Sierż. SIERKOWSKI w roku 1937 walczył w XIII Brygadzie Dąbrowskiego. Teraz z przyjemnością opowiada kolegom jak to tam było w Hiszpanii. Ale czasu wolnego ma niewiele. Praca w magazynie: wydawanie sprzętu i prowadzenie kartoteki, zabiera mu prawie cały dzień. Specjalną uwagę zwraca jednak magazynier batalionu na odpowiednie przechowanie powierzonego mu sprzętu. Metalowe przedmioty zakonserwowane są przez pokrycie ich powierzchni cienką warstewką smaru. Ogumienie starannie przesypane talkiem, rozłożone luźno, wskazuje, że nie niszczy się olbrzymi majątek powierzony pieczy sierż. SIERKOWSKIEGO. Również porządek na półkach świadczy, że dobrze gospodaruje on pomimo nawału pracy w „swoim" magazynie.

Znowu wychodzimy na dziedziniec. Na placu przed garażami stoją jeszcze, jeden obok drugiego, samochody osobowe. Nie wszystkie „wyszły" dotychczas na służbę. Kierowcy przygotowują się do wyjazdu i przeglądają wozy. Właśnie st. sierż. ŻAK sprawdza poziom oleju w silniku, a następnie zacisk kabli na świecach. Nie tylko troskliwym opiekunem samochodu i dobrym mechanikiem jest st. sierż. ŻAK. Przede wszystkim jest on kierowcą, który rozumie i „czuje" maszynę. Przejechać tak jak on bez żadnego remontu 41 000 km, aby wóz znajdował się nadal w pierwszorzędnym stanie, to nie każdy kierowca potrafi. Dlatego o jego maszynie i o nim samym mówią w batalionie „Dobry wóz — w dobrych rękach". Wieczorem, po powrocie, gdy jazda skończona, nie jest w zwyczaju st. sierż. ŻAKA odstawić samochód odrazu do garażu. Zawsze znajdzie on czas na umycie i oczyszczenie swego wozu, oraz na dopełnienie poziomu oleju silnikowego i dolanie wody do chłodnicy. Również stan ogumienia interesuje bardzo st. sierż. ŻAKA. Przegląda on starannie bieżniki opon i usuwa z nich nazbierane niejednokrotnie „pamiątki", jak odłamki szkła, gwoździe, drobne kamyki itp. Jeżeli zmieniał w drodze koło, to teraz uzupełnia swoją „rezerwę", aby na rano być znowu w całkowitym porządku.

Nic więc dziwnego, że wyniki pracy st. sierż. ŻAKA zasługują na wyróżnienie, a on sam stawiany jest za przykład młodym kierowcom.

Tak więc przy wszystkich zajęciach batalionu, spotykamy stale zawodowych podoficerów na najważniejszych funkcjach. Swym wieloletnim doświadczeniem, dają bowiem gwarancję odpowiedniego wykonania pełnionych obowiązków. Są to przeważnie ludzie, którzy jeszcze przed rozpoczęciem służby wojskowej, pracowali w tym samym, co obecnie zawodzie. Toteż żołnierze służby czynnej mają w nich dobry przykład, a sprawna praca całego batalionu jest bez wątpienia również ich zasługą.

WZOROWY GOSPODARZ

Drużynę plut. Mieczysława Sęka wyróżnia z pośród innych wielka dbałość o samochody. Widać, że żołnierze - kierowcy są do nich naprawdę przywiązani i wiedzą jak wiele trzeba pieniędzy na naprawę zużytego samochodu, czy też kupno nowego ogumienia. Porządek panuje nie tylko w koszarach i garażach. I na poligonie w czasie ćwiczeń wszystko u nich „gra". Patrzcie jak ustawili na postoju samochody. Wsparte na kołkach, koła i zbiornik benzyny osłonięte matami z chrustu. Przed każdym wozem tablica na numer i zapisy przeglądów. Plut. zaw. Sęk nie tylko dba o samochody — uczy również dbać i przywiązywać się do swego wozu młodszych kolegów-kierowców.



Poznajemy samochód



RADZIECKI GAZ—51

NOWOCZESNY UŻYTKOWY SAMOCHÓD



Zwiedzając Targi Poznańskie mieliśmy możność obejrzeć wśród wystawionych tam samochodów jeden z najdoskonalszych obecnie pod względem konstrukcyjnym samochodów na świecie, nowy „GAZ-51“, wyprodukowany w Zakładach im Mołotowa w m. Gorkiego. Prace nad projektem samochodu rozpoczęte zostały już w końcowych latach wojny, do produkcji zaś przystąpiła fabryka w r. 1948. Zapoznajmy się więc pokrótce z budową tego bardzo ciekawego samochodu, który już zapewne wkrótce ukaże się na polskich drogach.

SILNIK

Średnica cylindrów silnika „GAZ-51“ wynosi 82 mm, skok tłoka — 110 mm, co w rezultacie daje objętość roboczą 3,48 l; stopień sprężania — 1 : 6,2; maksymalna moc — 70 KM przy 2800 obr./min. (z regulatorem obrotów), minimalne zużycie paliwa podczas prób na hamowni — 265 g/KMgodz.

Cylindry posiadają wymienne, krótkie tuleje, wykonane ze specjalnego, odpornego na zużycie żeliwa. Głowica bloku cylindrów jest wykonana ze stopu aluminiowego. Cecha wyróżniająca obsługę tej głowicy polega na tym, że nakretki ko'ków śrubowych należy dociągać tylko przy zimnym silniku.

Tłoki są również wykonane ze stopu aluminiowego. Powierzchnia tłoka jest bielona. Ogólna ilość pierścieni tłokowych wynosi 4, z czego 2 są uszczelniające i 2 zbierające.

Łożyska wału korbowego są zaopatrzone w cienkościenne wkładki wylane stopem łożyskowym (babitem) zawierającym 88% cyny. Przednie łożysko spełnia jednocześnie rolę łożyska oporowego.

Smarowanie silnika

Silnik jest smarowany zarówno pod ciśnieniem, jak i rozbryzgiem. Łożyska wału korbowego i wałka rozrządczego są smarowane pod ciśnieniem; rozrządcze koła zębate, garby wałka rozrządczego i gładź cylindrów — strumieniem oleju; inne zaś części — mgłą olejową.

Silnik jest zaopatrzony w dwa filtry olejowe, wstępnej i dokładnej filtracji. Cały olej przepływa przez filtr wstępnej filtracji, który zatrzymuje jedynie cząsteczki o średnicy większej niż 0,08 mm. Aby zapobiec zanieczyszczeniu filtra wstępnej filtracji, należy codziennie po skończonej pracy obrócić wałkiem filtra o 720° (dwa pełne obroty). Przy ruchu tym płyty czyszczące usuwają brud z płyt filtrujących.

Filtr wstępnej filtracji należy czyścić z brudu po przejechaniu 3.000 km. Filtr dokładnej filtracji jest zaopatrzony w wymienny element filtrujący. Brud należy usuwać z kadłuba filtru co 1.000 km. Element filtrujący wymienia się na nowy, nie rzadziej, niż co 2.000 — 3.000 km.

Chłodnicę olejową, obniżającą temperaturę oleju włącza się w układ smarowania w dwóch wypadkach, a mianowicie: o ile temperatura otaczającego powietrza przekracza + 20°C, lub nawet przy niższej temperaturze powietrza, jeżeli silnik pracuje w ciężkich warunkach, pod dużym obciążeniem i przy małej szybkości ruchu.

Normalne ciśnienie w układzie smarowania przy pracy na średnich obrotach wynosi 2 — 4 kg/cm².

Silnik jest ponadto zaopatrzony w urządzenie odwietrzające miskę olejową i usuwające z niej gazy spalinowe.

Układ zasilania

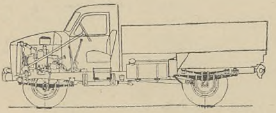
Układ zasilania jest zaopatrzony w specjalny osadnik benzynowy, umocowany z lewej strony ramy obok zbiornika benzynowego. Paliwo jest doprowadzane do dolnossącego gaźnika za pomocą pompy przeponowej posiadającej dodatkową dźwignię ręcznego pompowania.

Gaźnik jest również zaopatrzony w pompę przyśpieszającą i oszczędzacz.

Wszystkie korki z kalibrowanymi otworami wkręca się z zewnątrz, tak, że gaźnik można czyścić bez rozbiórki. Główny korek z otworem kalibrowanym jest zaopatrzony w iglicę regulacyjną. Normalne odsłonięcie otworu osiąga się przez odkręcenie iglicy o 2 — 2,5 pełnych obrotów, licząc od punktu całkowitego dokręcenia. Kierowcy pozwala się doregulowywać podczas ekspolatacji wielkość odsłonięcia otworu — w granicach 1/8 obrotu. W każdym razie doregulowanie może nastąpić dopiero po przebiegu nie mniejszym niż 2.000 km.

Regulator obrotów, umieszczony pod komorą zmieszania, współdziała z zasadniczą przepustnicą mieszanki i ogranicza obroty silnika do 2800 obr./min.

Podczas pracy silnika mieszankę ogrzewają gazy spalinowe, opływające specjalną komorę umieszczoną na rurze ssącej. Stopień podgrzewania zmienia się ręcznie, uruchamiając segment osadzony na wałku przepustnicy, która reguluje ilość gazów spalinowych kierowanych do komory podgrzewania. Krańcowe położenia segmentu są oznaczone napisami „lato“ i „zima“ odpowiadającymi najmniejszemu i największemu otworzeniu przepustnicy gazów spailnowych.



Układ chłodzenia

Obieg w układzie chłodzenia osiągnięto przez zastosowanie pompy wodnej, która tłoczy wodę z dolnego zbiornika chłodnicy do koszulki wodnej. Woda płynie z pompy do bloku cylindrów przez rurę wodorozdzielczą posiadającą 6 odnóg (po jednej naprzeciwko zaworu wydechowego każdego cylindra).

Układ przeniesienia

Silnik posiada suche, jednotarczowe sprzęgło typu półodśrodkowego. Jałowy ruch (luz) pedału sprzęgła przy nie pracującym silniku wynosi — 35—45 mm. Podczas pracy jałowy ruch zmniejsza się pod działaniem sił odśrodkowych; jednakże nawet przy największych obrotach nie powinien on być mniejszy niż 20 mm. Wielkość jałowego ruchu reguluje się zmienianiem długości cięgła łączącego dźwignię z widełkami wyłączającymi sprzęgło.

Do samochodu „GAZ-51“ zastosowano skrzynkę przekładniową samochodu „GAZ-AA“, po wprowadzeniu w niej niewielkich zmian. Do skrzynki przekładniowej jest przymocowana mechaniczna pompa do pompowania kół.

Wał przeniesienia (napędowy) otwartego typu składa się z dwóch części i jest zaopatrzony we wspornik. Przeguby wału przeniesienia posiadają łożyska szpilkowe.

Tylny most jest rozbieralny; główna przekładnia — stożkowa, ze spiralnym zębem; stosunek przekładniowy — 6,67 : 1; półosie — całkowicie odciążone; mechanizm różnicowy — posiada cztery satelity.

Rama i zawieszenie

Rama samochodu jest tłoczona z taśmy stalowej o grubości 5.5 mm. Wysokość podłużnic wynosi 190 mm. Obie równoległe podłużnice są połączone pięcioma sztywnymi poprzecznicami.

Samochód posiada dwa przednie i dwa tylne resory. Resory przednie są podłużne, półeliptyczne. Resory tylne również podłużne, półeliptyczne; w odróżnieniu od przednich zaopatrzone są we wsporniki resorowe.

Zawieszenie przednich kół zaopatrzono w dwa hydrauliczne amortyzatory podwójnego działania.

Koła i ogumienie

Koła samochodu — tarczowe o zdejmowanych obręczach; każde z kół jest przymocowane za pomocą 6 kołków. Kołki są o prawym albo lewym gwincie, odpowiednio do strony samochodu.

Wymiary opon — 750 × 20; ciśnienie powietrza w oponach — 3,5 kg/cm².

Układ kierowniczy i hamulce

Typ układu kierowniczego — ślimak sterowany z podwójną rolką; średni stosunek przekładniowy 20,5 : 1.

Hamulce nożne — hydrauliczne, typu szczękowego, działają na wszystkie cztery koła. Płyn hamulcowy skada się z mieszaniny oleju rycynowego 40% (w stosunku wagowym) i spirytusu diecetowego — 60%.

Podczas pracy hamulców ciśnienie cieczy w układzie osiąga 70 kg/m² i nawet więcej. Wskutek tak dużego ciśnienia należy stosować węże gumowe tylko pierwszorzędnej jakości.

Bębny hamulcowe przymocowane do piast od zewnątrz za pomocą śrub, można zdjąć celem czyszczenia hamulców tylko po uprzednim odjęciu kół (nie zdejmując piast z półosi).

Instalacja elektryczna

Samochód „GAZ-51“ posiada instalację elektryczną o napięciu 12V, co pozwoliło uzyskać prawie dwukrotnie większą moc rozrusznika i prądnicy (nie powiększając ich rozmiarów), niż przy napięciu 6V. Pojemność baterii akumulatorów wynosi 65Agodz.

Do silnika „GAZ-51“ użyto świec typu „M-12/10“ o długości nagwintowanej części izolatora — 10 mm; zastosowanie innych świec na przykład „M-51/15“ o długości nagwintowanej części — 15 mm jest niedopuszczalne, ponieważ zawory będą dobijać do elektrod.

Świece, których stożkowa część izolatora jest krótsza niż 10 mm posiadają podczas pracy zbyt niską temperatrę, co utrudnia rozruch silnika. Świece zaś, których stożkowa część izolatora jest dłuższa niż 10 mm, również nie mogą być użyte, ponieważ ich izolatory pękają wskutek przegrzania, szczególnie w porze letniej.

Oświetlenie samochodu zostało wzmocnione przez wprowadzenie specjalnego światła pod maską; żarówka ta ułatwia obsługę silnika w nocy.

Właściwości dynamiczne i ekonomiczne

Maksymalna szybkość samochodu wynosi 70 km/godz., co odpowiada najwyższym obrotom silnika — 2800 obr/min., ograniczonym przez regulator. Średnia szybkość techniczna po drodze asfaltowej wynosi — 35 — 45 km.

W normalnych warunkach eksploatacyjnych — przy szybkości 30 — 40 km/godz. — samochód „GAZ-51“ zużywa 26 l benzyny na 100 km. Nośność 2 t. na drogach gruntowych, 2,5 t. na drogach bitych.

NOWE SAMOCHODY FIATA W POLSCE

Ostatnio coraz częściej spotykamy na drogach polskich nowe ciężarówki produkcji turyńskich Zakładów Fiat'a, przypominające nieco swym wyglądem popularne u nas francuskie samochody ciężarowe Renault. Są to pierwsze oznaki realizacji zawartej między Polską a Włochami umowy handlowej, która w bardzo znacznym stopniu przyczyni się do intensywniejszego zmotoryzowania naszego życia gospodarczego.

Ze względu na to, iż otrzymane przez Polskę samochody ciężarowe Fiat'a stanowią powojenną, całkowicie nowoczesną produkcję bliżej u nas nie znaną, zachodzi konieczność bliższego zapoznania się z konstrukcją i zasadniczymi danymi dotyczącymi obsługi nowego modelu znanego jako typ „626 NL".



Silnik

Typ „626 NL" jest zaopatrzony w sześciocylindrowy silnik Diesl'a o średnicy cylindra 100 mm i skoku tłoka 122 mm. Pojemność silnika wynosi 5750 cm^3, moc 70 KM przy 2200 obr./min. (przy stosunku sprężania 18 : 1). Konstrukcja silnika jest oparta na powszechnie przyjętej i wypróbowanej zasadzie komory wirowej.

Wirowa komora sprężania kształtu kulistego jest opracowana wg. konstrukcji inż. Ricardo. Wtrysk paliwa zostaje dokonany za pomocą wtryskiwacza ustawionego pod kątem 45^0. Aby uzyskać łatwiejszy rozruch silnika w komorze każdego z cylindrów umieszczono świecę żarową.

Każdy z cylindrów posiada po jednym zaworze ssącym i wydechowym; należą one do typu wiszących i są ukośnie osadzone w głowicy kadłuba cylindrów.

Kadłub cylindrów silnika jest wykonany z odlewu żeliwnego; do cylindrów zastosowano suche tuleje wymienne. Silnik posiada dwie głowice kadłuba cylindrów, z których każda obejmuje po trzy cylindry. Głowice są również wykonane z odlewu żeliwnego.

Tłoki wykonane z lekkiego stopu należą do typu płaskich za wyjątkiem małego wgłębienia, w którym znajduje się część komory wirowej.

Należy podkreślić, że tłoki są zaopatrzone w pięć pierścieni uszczelniających i dwa pierścienie zbierające.

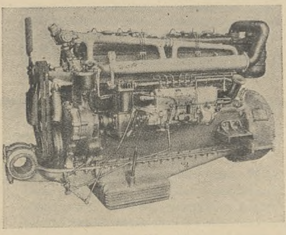
Wał korbowy silnika o specjalnie mocnej konstrukcji, zaopatrzony w tłumik drgań, jest osadzony w siedmiu łożyskach ślizgowych.

Układ smarowania

Silnik jest wyposażony w obiegowy układ smarowania pod wysokim ciśnieniem, do którego jest również włączony regulator obrotów i sprężarka tłocząca powietrze do układu hamulców. Specjalną uwagę konstruktorzy poświęcili filtracji oleju, który jest dwukrotnie czyszczony w układzie smarowania: po raz pierwszy przez filtr siatkowy umieszczony przed pompką olejową; po raz drugi przez podwójny filtr, znajdujący się w głównym kanale olejenia.

Element filtrujący stanowi tu tarcza metalowa, połączona za pomocą drążka z pedałem sprzęgła.

Przy naciśnięciu pedału sprzęgła tarcza wykonuje ruch obrotowy, ścierając w ten sposób brud. Brud ten należy co pewien czas usuwać, otwierając specjalnie do tego celu przeznaczony otwór w budowie filtru.



Układ paliwowy

Zaopatrzenie silnika w paliwo odbywa się za pomocą mechanicznej pompki przeponowej, która tłoczy paliwo z bocznego zbiornika o pojemności 75 l do małego zbiornika opadowego o pojemności 5.5 l. Zbiornik ten jest hermetycznie zamknięty, tak, iż przy całkowitym napełnieniu paliwem powstaje w nim pewne ciśnienie samoczynnie wstrzymujące pracę pompki paliwowej. Z chwilą, gdy ciśnienie zaczyna spadać, pompka automatycznie wznawia pracę, aż do chwili, w której ponownie zostanie osiągnięte normalne ciśnienie.

Na wypadek uszkodzenia pompki paliwowej, samochód zaopatrzono w urządzenie pozwalające na ręczne napełnienie zbiorniczka opadowego; w ten sposób samochód może dotrzeć o własnych siłach do najbliższego zakładu naprawczego.

Czyszczenie paliwa następuje za pomocą rozbieralnego filtru umieszczonego pomiędzy pompką paliwową, a zbiornikiem opadowym.

Powietrze płynie do silnika przez wnątrz kabiny kierowcy. Do filtru podwójny filtr, umieszczony wejest również przyłączona sprężarka powietrza układu hamulców, dzięki czemu nie wymaga on oddzielnych elementów filtrujących.

Układ przeniesienia

Układ przeniesienia składający się z pięciobiegowej skrzynki przekładniowej z trzema synchronizowanymi biegami, oraz jednotarczowego suchego sprzęgła, stanowi jeden zespół z silnikiem.

Na podkreślenie zasługuje łatwość wymontowania zespołu silnika. Po zwolnieniu przedniego zamontowania i wymontowaniu chłodnicy, cały zespół daje się lekko wyciągnąć przez przód wzdłuż specjalnie w tym celu umocowanych do ramy prowadnic.

Rama samochodu składa się z tłoczonych podłużnic o przekroju w kształcie litery U, znitowanych w całości z poprzeczkami ułożonymi w kształcie litery X.

Oba mosty samochodu, tzn. most tylny i przedni są zawieszone na ramie za pomocą półeliptycznych resorów piórowych. W autobusie dodatkowo umieszczono cztery hydrauliczne amortyzatory wstrząsów. w samochodzie zaś ciężarowym tylko dwa przy moście przednim.

Resory tylne wzmocniono resorami pomocniczymi, które zaczynają działać dopiero przy pewnym, wyższym obciążeniu pojazdu.

Układ kierowniczy typu ślimakowego z segmentem rolkowym jest wysunięty do przodu i umieszczony po prawej stronie. Aby do minimum zmniejszyć wysiłek kierowcy i zlikwidować możliwości zacinania się kierownicy, wszystkie przeguby drążka kierowniczego wyposażono w specjalne łożyska kulkowe. Samochód, tak jak niemal zresztą wszystkie modele Fiat'a, posiada bardzo dogodny promień skrętu, wynoszący w ciężarówce 11,6 m, w autobusie zaś 13,8 m.

Model „626 NL" jest wyposażony w hamulce hydrauliczne, działające na wszystkie cztery koła. Siła hamowania jest dodatkowo wzmocniona przez serwo-mechanizm ze sprężonym powietrzem.

Układ hamulcowy nie przestaje działać nawet w wypadku defektu serwo-mechanizmu, pedał hamulca posiada bowiem dodatkowe bezpośrednie połączenie za pomocą specjalnego drążka z głównym cylindrem układu hydraulicznego.

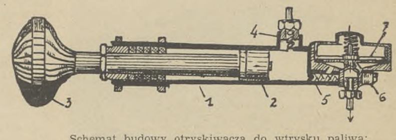
WTRYSKIWACZ PALIWA

Nowoczesne samochody, w szczególności zaś nowe modele samochodów radzieckich, posiadają celem ułatwienia rozruchu silnika i jego zaoszczędzenia, wtryskiwacze do wtrysku paliwa.

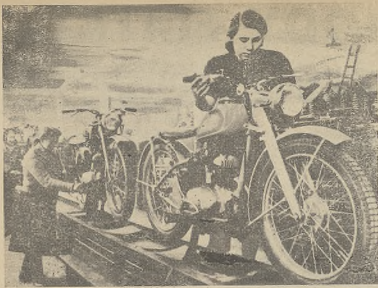
Przy uruchamianiu bowiem silnika w porze jesienno - zimowej zasysane paliwo wskutek niskiej temperatury w rurze ssącej i cylindrach źle się ulatnia, a ulotnione podlega skropleniu. Zjawisko to powoduje wytwarzanie zbyt ubogiej mieszanki. Dla ułatwienia rozruchu konstruktorzy nowoczesnych samochodów zastosowali wtrysk dobrze rozpylonego paliwa bezpośrednio do rury ssącej za pomocą specjalnego wtryskiwacza.

Przedstawiony na rysunku wtryskiwacz posiada dwa zawory kulkowe — wlotowy i tłoczący na korpusie wtryskiwacza. Dla natychmiastowego przerwania wtrysku służy przeponowy przerywacz umieszczony za zaworem tłoczącym. Paliwo zasysane przez wtryskiwacz z głównego zbiornika jest wtryskiwane przez cienki stalowy przewód do rurek — rozpylaczy wkręconych do rury ssącej silnika. Paliwo przepływa wzdłuż spiralnego wycięcia w rozpylaczu i jest wtryskiwane do rury przez otwór o średnicy 0.2 — 0.3 mm. Zastosowanie spiralnego wycięcia oraz kalibrowanego otworu umożliwia otrzymanie dokładnie rozpylonego paliwa.

Wydajność wtryskiwacza wynosi 10 cm^3 na jeden suw wtryskowy. Dla uruchomienia zaś silnika wystarczy przeciętnie dwa do trzech suwów.



Schemat budowy otryskiwacza do wtrysku paliwa: 1 — korpus wtryskiwacza, 2 — tłoczek 3 — rączka wtryskiwacza, 4 — zawór wlotowy, 5 — zawór wtryskowy, 6 — śruba zaworu wtryskowego, 7 — przepona przerywacza.



ZWIĄZEK
PIONIEREM MASO



Sukcesy socjalistycznej gospodarki Związku Radzieckiego w ciągu 31 lat jego istnienia widać w każdej dziedzinie życia gospodarczego. Szczególnie zaś wyraźne są one w dziedzinie motoryzacji i rozwoju przemysłu samochodowego. Do chwili bowiem osiągnięcia wolności i powalenia caratu w Rosji nie istniała ani jedna fabryka samochodów. Rządy na tym niezmiernie ważnym odcinku życia dla kraju cierpiącego na ogromne trudności komunikacyjne sprawował drapieżny kapitał anglo-amerykańsko-niemiecki, któremu wygodniej było naturalnie importować z Rosji półfabrykaty i surowce, a sprzedawać gotowe samochody.

Natychmiast niemalże po zwycięskiej rewolucji październikowej nowe władze radzieckie rozumiejąc wagę motoryzacji dla życia gospodarczego przystąpiły do budowy pierwszych zakładów produkcyjnych.

Powstała moskiewska fabryka „AMO", która wypuściła na rynek pierwsze radzieckie samochody: 1,5 t, ciężarówki „AMO-F 15".

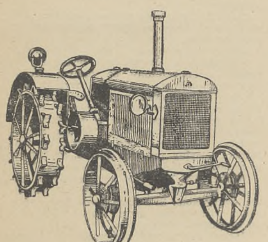
Ogromnego rozmachu, który wysunął Związek Radziecki na czołowe na świecie w dziedzinie produkcji samochodów i traktorów miejsce, nabrał radziecki przemysł samochodowy w 1 Stalinowskiej „pięciolatce".

Powstały nowe fabryki — kolosy. Fabryka im Mołotowa w Gorkim produkująca samochody osobowe M-1 i znane 1,5 tonówki „GAZ-AA", fabryka im Stalina w Moskwie produkująca sam. osobowe „Zis-101" i ciężarówki „ZIS-5". O rozmiarze socjalistycznego budownictwa i rozmachu twórczego radzieckich inżynierów, techników i robotników świadczy najlepiej fabryka im Stalina, największa obecnie fabryka na świecie.

Nieco później od dwu poprzednio wymienionych powstała fabryka samochodów w Jarosławiu, produkująca 5 tonowe ciężarówki.

Również i III stanoliwska pięciolatka poświęciła wiele uwagi dalszemu rozwojowi motoryzacji radzieckiej. Nowo powstała w Moskwie fabryka samochodów małolitrażowych wypuściła na rynek pierwszą serię samochodów „KIM". Na przeszkodzie dalszemu, wspaniałemu rozwojowi radzieckiej produkcji samochodów stanął barbarzyński napad hitlerowców. Przed zakładami stanęły nowe ogromne zadania, od których wykonania zależało stawienie tamy zalewowi świata przez faszystowskie barbarzyństwo. I tym zadaniom sprostał socjalistyczny przemysł samochodowy Z. S. S. R: Sprostał trudnym warunkom wojny wyprodukowany przezeń samochód i traktor-ciągnik artyleryjski. Wyprodukowane w pierwszych III „pięciolatkach" samochody umożliwiły ewakuację fabryk i surowców na głębokie zaplecze, pozwoliły na planowe wycofanie się armii radzieckiej. Im też należy zawdzięczać w dużym stopniu powodzenie dalszych ogromnych uderzeń armii

TRAKTORY



Ogólny widok rolniczego traktora kołowego STZ-ChTZ wyposażonego w czterosuwowy silnik gaźnikowy pracujący na nafcie.

W czasie wojny rosyjsko-japońskiej zmechanizowany tabor armii rosyjskiej stanowiły 3 samochody osobowe. Samochodów ciężarowych nie było wcale. Co zaś dopiero, jeśli chodzi o wyposażenie wsi w samochody i maszyny rolnicze. Chłop rosyjski pod „dobrotliwymi" rządami cara i wyzyskiem obszarników uprawiał urodzajne pola Rosji w przeważającej ilości drewnianą sochą nie znając nawet stalowego pługa. Pojawienie się samochodu na wsi wywołało strach, zdziwienie i ciekawość. Traktor rolniczy był zaś wogóle nieznaną maszyną.

Dopiero obalenie caratu, ustanowienie władzy radzieckiej zmieniło całkowicie sytuację na wsi. Wspaniały wysiłek radzieckiej klasy robotniczej w pierwszych 2 „pięciotkach" spowodował niezmiernie szybki rozrost ośrodków przemysłowych, powstanie nowych gęsto zaludnionych obszarów. Na wsi radzieckiej zaciążył obowiązek dostarczenia wielkim skupiskom ludności pożywienia. Nie byłaby w stanie obowiązkowi temu sprostać carska wieś orająca ziemię sochą. Mogło zaś sprostać potężne, nowoczesne, kolektywne i zmechanizowane rolnictwo radzieckie. Wzrost zmechanizowania radzieckiego gospodarstwa rolnego jest równie niemal imponujący jak rozbudowa przemysłu. Już w roku 1939 na terenie Związku Radzieckiego pracowało 6.480 Motorowo-Traktorowych Stacji dysponujących minimum 100 traktorami każda, warsztatem do kapitalnej naprawy traktorów, bazą samochodową oraz wszystkimi nowoczesnymi maszynami rolniczymi. Niezależnie od rozrzuconych po kraju „MTS" wiele z kołchozów a szczególnie zaś Sowchozów posiadało własny tabor traktorowy i samochodowy. Dla zaopatrzenia wsi radzieckiej w najnowsze maszyny rolnicze, traktory i samochody powstał nowy i potężny przemysł.



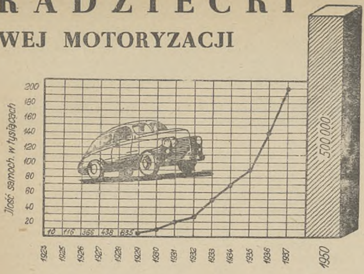
Autobus ZIS-154.

Zakłady samochodowe im. Stalina przystąpiły w zeszłym roku do produkcji autobusów „ZIS-154" przeznaczonych do pasażerskich przewozów miejskich. Autobus „ZIS-154" typu wagonowego, posiada dwie osie, z których tylna jest osią pędną. Pojemność autobusu wynosi 60 pasażerów.

Autobus zaopatrzono w silnik Diesla — dwusuwowy, czterocylindrowy o średnicy cylindra 108 mm i skoku tłoka 127 mm.

Silnik wyposażono w termostat działający za pomocą urządzenia pneumatycznego na żaluzje chłodnicy. Silnik jest umieszczony w tylnej części autobusu. Wobec tego, że miejsce kierowcy znajduje się w przeciwległym końcu, do kierowania silnikiem zastosowano napęd hydrauliczny.

RADZIECKI
WEJ MOTORYZACJI





radzieckiej, które rozbiły faszystowską dzicz. Na skutek zniszczenia linii kolejowych podstawą zaopatrzenia frontu od morza lodowatego do morza czarnego stał się ZIS i GAZ— dzieło socjalistycznej pracy.

Równocześnie przemysł samochodowy, który w latach pokoju pracował dla rozwoju dobrobytu wielkiej socjalistycznej ojczyzny oddał teraz swe usługi dla jej obrony. Fabryki — giganty rozpoczęły produkcję najlepszych na świecie czołgów, postrachu hitlerowców, na których żołnierz radziecki wjechał do Berlina.

Nie zapominano jednakże w latach wojny o pokoju. Gdy armia Czujkowa broniła gruzów jednego z najpiękniejszych owoców socjalistycznej pracy, stalingradzkiej fabryki traktorów — inżynierowie biur konstrukcyjnych przemysłu samochodowego projektowali nowe typy na okres pokoju.

Natychmiast po osiągnięciu wspaniałego zwycięstwa nad Niemcami przemysł Związku Radzieckiego przystąpił do dalszej pokojowej pracy, do odbudowy wojenych zniszczeń i budowy nowych zakładów produkcyjnych. Rozpoczęło się masowe współzawodnictwo pracy o wykonanie planu 5-letniego w ciągu 4 lat, co da możliwość osiągnięcia produkcji 500,000 samochodów już w roku 1949. W tym celu oprócz rekonstrukcji starych fabryk i rozszerzenia nowych powstałych w latach wojny jak: zakłady im. Stalina na Uralu, fabryka w Nowosybirsku, powstały nowe fabryki w Moskwie, Dniepropietrowsku, Ulianowsku, Kutarsi i Mińsku, z których część, jak naprzykład fabryka w Mińsku (samochód MAZ3 podjęła masową produkcję. (O trosce rządu radzieckiego o motoryzację świadczy fakt powołania w roku 1946 Ministrestwa Przemysłu Samochodowego).

Równocześnie z rozbudową zakładów przemysłowych dokonany został również olbrzymi wysiłek konstrukcyjny zapoczątkowany w latach wojny. W dwa lata po wojnie wyszły masowo na rynek nowoczesne, budowane na doświadczeniach sksploatacji wojennej nowe samochody: 3,5 tonowy „Zis 150" autobus „Zis-154", „Gaz-51", „Maz-205", „JAZ-200" oraz osobowe: ostatni wyraz nowoczesnej techniki samochodowej, „ZIS-110", „Pobieda" oraz „Moskwicz". Wyprodukowane zostały również nowe typy motocykli jak „ML-A" i motorower „Kl-3".

Patrząc na niewidzianą dotąd w rozwoju przemysłu motoryzacyjnego szybkość i rozmach jaką wykazał radziecki przemysł samochodowy można stwierdzić, że tylko przy systemie socjalistycznym i w państwie, gdzie cały naród jest gospodarzem może mieć miejsce taki sukces jak podniesienie produkcji w przeciągu 25 lat z 10.000 na 500.000 sztuk samochodów rocznie.

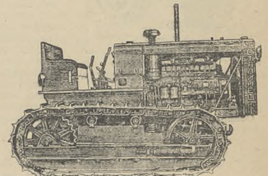
RADZIECKIE

Intensywną mechanizację rolnictwa radzieckiego przerwał barbarzyński napad hitlerowski. Jednakże natychmiast po ukończeniu działań wojennych przystąpiono do naprawy zniszczeń i dalszej mechanizacji wsi. Powstały nowe traktorowo-maszynowe stacje, których ilość przekroczyła już dwukrotnie przedwojenną. Do pracy stanęły kadry doskonałych fachowców, żołnierzy-tankistów, gwarantujące stacjom wydajną pracę. Równocześnie wzmógł się wysiłek radzieckiego przemysłu. Z ruchomych taśm fabryk zeszły nowe, doskonałe traktory. Kilka z nich opiszemy poniżej:

Do najciekawszych typów należy traktor „Universal 1" przeznaczony dla mniejszych kołchozów. Jest to traktor średniej wielkości uzbrojony w koła z ostrogami. Silnik nowego traktora jest czterocylindrowy, benzynowy i górnozaworowy. Silnik stanowi jeden blok ze sprzęgłem, skrzynka zaś przekładniowa jeden zespół z układem przeniesienia. Traktor ma moc 22 KM przy 1.200 obrotach na min. oraz siłę pociągową na haku do 800 kg.

Z pośród traktorów gąsienicowych wyróżnia się traktor „Kirowiec" wyposażony w czterocylindrowy, czterosuwowy silnik naftowy. Dla ułatwienia rozruchu traktor posiada dodatkowy jednocylindrowy, dwusuwowy silniczek. Skrzynka przekładniowa stanowi jeden zespół z układem przeniesienia. Konstrukcja traktora posiadającego na haku moc pociągową 2.000 kg. jest ramowa.

Najpotężniejszym z rolniczych traktorów radzieckich jest bezsprzecznie „Staliniec 80" zaopatrzony w 93 konny, czterocylindrowy, czterosuwowy naftowy silnik. Moc pociągowa traktora na haku wynosi 8.000 kg. Traktor wyróżniają szerokie 40 cm gąsienice. Dla ułatwienia rozruchu również i „Staliniec" posiada dodatkowy dwucylindrowy, dwusuwowy silniczek.

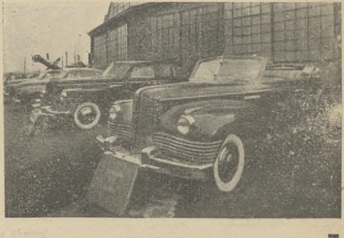


Ogólny widok rolniczego traktora gąsienicowego CzTZ S-65 (Staliniec) wyposażonego w silnik Diesla.

Samochód osobowy ZIS-110

Moskiewskie Zakłady Samochodowe im. J. Stalina, rozpoczęły od połowy 1945 roku produkcję siedmioosobowego samochodu „ZIS-110". Wóz ten posiada 8-cylindrowy silnik benzynowy o mocy 140 KM i zużywa 20 l/100 km. Szybko maksymalna 140 km/godz. Wnętrze samochodu jest zaopatrzone w najbardziej nowoczesne urządzenia. M. in. szyby podnoszą się i opuszczają przy pomocy hydraulicznie działających dźwigenek. Siedzenia, zamiast ze sprężyn, zbudowane są ze specjalnej gumy gąbczastej. Ogrzewanie wodne utrzymuje nawet w najtęższe mrozy przyjemne ciepło. Doskonałe odbiorniki radiowe (trzy zakresowe) umilają jadącym czas podróży.

Zarówno limuzyna jak i kabriolet odznaczają się swą nowoczesną linią z pośród samochodów produkowanych przez inne kraje.

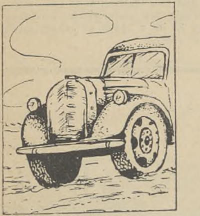




Najlepsza i najwszechstronniejsza próba sprawności samochodu — wojna dowiodła wszystkim „niedowiarkom", że przy należytej opiece, możliwości eksploatacyjne samochodu w zimie nie zmniejszają się; kierowca zaś, który pomyśli wcześniej o przygotowaniu swego wozu nie staje się męczennikiem mrozu.

Nasze przedzimowe przygotowania zaczynamy po pierwsze od wymiany oleju letniego na zimowy. Gęsty olej skleja bowiem tak silnie części trące, że uniemożliwia często zapuszczenie silnika a w każdym razie zwiększa zużycie akumulatora. Musimy przy tym pamiętać, że zimny silnik podgrzewać należy na małych obrotach w ciągu paru pierwszych minut. Obciążanie silnika zaraz po rozruchu doprowadza do nadmiernego zużycia gładzi cylindrów. Bogata mieszanka rozruchowa w zetknięciu z zimną powierzchnią cylindra skrapla się bowiem i spłukuje olej.

Aby zmniejszyć w pewnym stopniu to szkodliwe zjawisko można również stosować domieszkę grafitu kolloidalnego. W silnikach dwusuwowych kłopotu ze zmianą oleju nie mamy. Do



paliwa bowiem dodajemy ten sam olej co i w lecie, jedynie w nieco większej ilości.

CHŁODZENIE

Celem zapewnienia silnikowi naszego samochodu najkorzystniejszej temperatury pracy (70—80°C), musimy pamiętać o przygotowaniu pokrowca na chłodnicę.

Z układem chłodzenia czeka nas jednak jeszcze więcej pracy. Przed nalaniem mieszanki niezamarzającej (nie będziemy przecież na każdym dłuższym postoju spuszczali wody) trzeba dokładnie przeczyścić chłodnicę z kamienia kotłowego i osadu. Robimy to za pomocą specjalnego roztworu składającego się z 750—850 gr sody kaustycznej i 150 gr nafty na 10 l wody. Płyn pozostawiamy następnie parę godzin (10—12) w chłodnicy, aż do czasu kiedy cały osad rozpuści się w roztworze, po czym uruchamiamy silnik do chwili aż znajdująca się w chłodnicy mieszanka nie rozgrzeje się, następnie zaś spuszczamy ją i przepłukujemy cały układ chłodzenia czystą wodą. Napełniając chłodnicę antyfryzem (można i innymi mieszaninami) pamiętajmy, że jest to bardzo silna trucizna i przeniknięcie nawet małej jej ilości do żołądka wywołuje śmierć.

SILNIK.

Przegląd zimowy silnika nie różni się w zasadzie od przeglądu, który dokonujemy niezależnie od pory roku w przepisowych okresach czasu tak, iż nie będę go omawiał szerzej, natomiast chcę zwrócić uwagę na gaźnik i zawory.

Specjalną troską przy naszym przeglądzie powinniśmy otoczyć regulację gaźnika i uszczelnienie zaworów. Nieszczelności zaworów wyrównują bowiem ciśnienie w rurze ssącej i utrudniają zassanie mieszanki. Skutek jest potem w zimie bardzo przykry. Godzinne kręcenie korbą i wreszcie prośby o holowanie.

INSTALACJA ELEKTRYCZNA.

Naszą piętą Achillesa nie jest jednak ani silnik ani też układ chłodzenia. Najwięcej troski i starannej pracy poświęcić musimy instalacji elektrycznej. Ona bowiem jest w zimie najsilniej eksploatowana. W zimie nie tylko zużywamy znacznie więcej energii elektrycznej przy rozruchu silnika, ale również i przez częstą i długotrwałą jazdę z zapalonymi światłami. Dostarczamy przy tym naszemu „biednemu" akumulatorowi znacznie mniej energii elektrycznej. Jeździć bowiem musimy ostrożnie i wolno, co zmniejsza ilość prądu dostarczanego przez prądnicę akumulatorowi.

Szereg samochodów posiada prądnice pozwalające się regulować. Po wyregulowaniu prądnicy natężenie prądu ładowania akumulatora winno wynosić od 10 do 12 A na średnich obrotach. Wyregulowanie prądnicy na samochodach Z. S. R. R. uzyskuje się przez przesunięcie trzeciej szczotki. Samochody amerykańskie posiadają automatyczną regulację natężenia. Trzeba przy tym dodać, że przesunięcie 3 szczotki na samochodach radzieckich w kierunku obrotów twornika prądnicy zwiększa natężenie prądu ładowania; w kierunku zaś odwrotnym — zmniejsza. Mimo tego jednak w większości wypadków szczególnie zaś przy wzmożonej eksploatacji nie uda się nam uniknąć doładowywania akumulatora. Musimy za tym stale kontrolować jego stan pamiętając że:

Ciężar gatunkowy (gęstość) elektrolitu winien wynosić 1.280 do 1.240, co da nam napięcie 2.1 V na ogniwie. Utrzymywanie akumulatora w stanie bliskim pełnego naładowania uczyni go odporniejszym na mróz. Elektrolit bowiem przy naładowanym akumulatorze zamarza dopiero przy — 40°C, podczas gdy przy znajdującym się w stanie wyładowania przy — 15°C. Poza troską o akumulator i przestawieniem prądnicy dla zmniejszenia oporów w całej instalacji elektrycznej czyścimy starannie z rdzy i brudu oraz sprawdzamy wszelkie styki, zaciski i przewody. Po czym zaciski smarujemy lekko łojem.

Ważne jest również oczyszczenie ew. wymiana zużytych szczotek węglowych prądnicy i rozrusznika oraz oczyszczenie i wyregulowanie odległości styków przerywacza i elektrod świec.

PODWOZIE

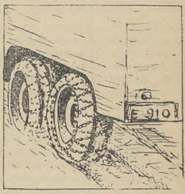
Oprócz zapewnienia naszemu pojazdowi możliwości nienagannej pracy musimy również pomyśleć o samym bezpieczestwie jazdy. W tym celu musimy kolejno zabrać się do przejrzenia całego podwozia.

Zaczynamy naturalnie od hamulców. Wiemy przecież, że w zimie czeka na nas wiele zasadzek jak gołoledź, błoto i zaspy. Wówczas niejednokrotnie całość naszego wozu i naszych „kości" zależy od dobrej pracy hamulców. Oczyszczamy więc hamulce z błota i brudu badając przy tym równomierne hamowanie na wszystkie 4 koła. W razie konieczności zmieniamy taśmy hamulcowe. Sprawdzamy również szczelność bębnów hamulcowych, tak by nie mogła przeniknąć do nich woda, brud czy śnieg, powodujące przy mrozie przymarzanie szczęk. Niezwykle ważne jest również sprawdzenie uszczelnienia hamulców na przedostawanie się oleju. Zdarza się to bowiem szczególnie często u kół pędnych połączonych z mechanizmem różnicowym (dyferencjałem), które są smarowane olejem z niego. Przy zaolejeniu szczęk następuje całkowite przerwanie działania hamulców, na skutek zlikwidowania przez olej przyczepności taśm hamulcowych z bębnem.

Jeśli nasz wóz wyposażony jest w hamulce hydrauliczne przemywamy po pierwsze dokładnie cały system hamulcowy (normalnym hydrolem), po czym wlewamy świeży płyn hamulcowy uważając, by poziom jego był 10—15 mm poniżej dolnej krawędzi otworu wlewowego. Jest to konieczne dla uniknięcia nagłego samozachamowania kół, co na lodzie równa się leżeniu w rowie. Jeśli stwierdzimy, że hamulce nasze są zapowietrzone (poznać jeśli efekt hamowania otrzymujemy dopiero po kilkakrotnym naciśnięciu pedału nogą), należy je bezwzględnie odpowietrzyć.

ZAWIESZENIE.

Duży wpływ na bezpieczeństwo jazdy mają i amortyzatory. Zrozumiałe jest bowiem, że wóz który się w jeździe zbytnio „rozbuja" czy też przysiada uparcie na jedną stronę trzyma się znacznie gorzej drogi, nacisk bowiem pojedynczych kół jest nierugularny. To też przed zimą zbadać winniśmy dokładnie stan naszych amortyzatorów i stopień ich zużycia.



KOŁA I OGUMIENIE

Hamulce i amortyzatory nie zagwarantują nam jeszcze pełnego bezpieczeństwa; trzeba też pomyśleć i o niezmiernie ważnym czynniku, jakim jest prawidłowa zbieżność kół. Nieprawidłowe ustawienie kół utrudnia kierowanie samochodem; samochód nie trzyma się drogi, ściąga na boki i w rezultacie nie trudno o katastrofę.

O dobrym trzymaniu się przez samochód drogi decyduje również ogumienie. Gdy opony posiadają protektor już zużyty należy je wymienić. Mając dwie nowe i dwie stare gumy należy nowe założyć na koła pędne. Pozostawiając zaś stare opony założyć je przynajmniej tak, by na jednej osi znalazły się mniej-więcej równo zużyte. Jeśli zaś nie chcemy mieć w zimie żadnych kłopotów z oponami i poślizgiem to pomyślmy już dziś także i o łańcuchach przeciwpoślizgowych.

Dobrze jest także zawczasu zaopatrzyć się w woreczek z piaskiem ew. trochę starych szmat, linkę i szuflę do śniegu, jako że przezorność nigdy nie zawadzi i lepiej się pogimnastykować przy rozkopywaniu zasp niż stać i marznąć.





½ godziny w garażu

Regulacja gaźników

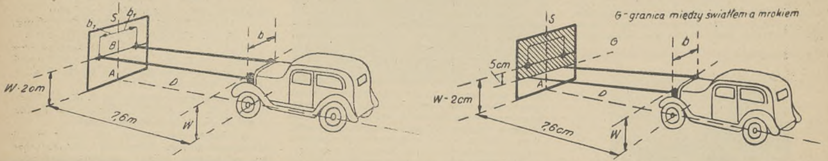
Okres jesiennych chłodów i szybko zbliżającej się zimy zmusza każdego kierowcę do poświęcenia dodatkowej uwagi gaźnikowi.

Od gaźnika bowiem zależy bardzo wiele. Źle wyregulowany, słabo pracujący na wolnych obrotach gaźnik nie zaopatruje silnika w dostateczną ilość mieszanki i mamy potem smutny widok kierowcy kręcącego godzinę korbą bez widocznego, poza prychnięciem rozgniewanego silnika, skutku.

Pomyślmy zatem zawczasu o gaźniku i dziś jeszcze zabierzmy się do jego wyregulowania.

Zaczynamy od rozebrania i starannego wyczyszczenia całego gaźnika tak od zewnątrz jak i wewnątrz z brudu. Pamiętajmy przy tym, że nie należy tylko wykręcać z gaźnika rozpylaczy i czyścić ich „szoferskim" sposobem wpychając w kalibrowany otwór drucik, szpilki do włosów itp. Rozpylacz przedmuchujemy (można również za pomocą pompki od opon). Skolei przystępujemy do najważniejszej części pracy — regulacji wolnych obrotów silnika. W tym celu uruchamiamy silnik i gdy jest już rozgrzany wkręcamy powoli gwint regulacyjny dźwigni przepustnicy gaźnika zwiększając w ten sposób wolne obroty silnika. Następnie wkręcamy śrubę regulującą dop yw benzyny. Słuchamy przy tym uważnie pracy silnika; gdy zacznie kichać lub przerywać, śrubę spowrotem lekko odkręcamy. Najlepszą możliwość sprawdzenia wyregulowania gaźnika daje kilkakrotne ostre dodanie „gazu" i powtórne zwolnienie pedału. Gdy silnik będzie przerywał, okazuje się, że „przeregulowaliśmy" go i trzeba teraz skolei odkręcić lekko gwint dźwigni przepustnicy. Próbę tę powtarzamy kilkakrotnie dopóki silnik nie przestanie po nagłym wciśnięciu i zwolnieniu pedału „gazu" gasnąć. Sprawa jest nieco trudniejsza, gdy mamy do czynienia z samochodami amerykańskimi jak Studebaker, Willys i Dodge posiadającymi gaźniki z regulacją skoku tłoczka pompki wtryskowej. Regulacja polega na zmierzeniu różnicy odległości od pokrywy komory pływakowej do końca osi tłoczka przy całkowicie otwartej przepustnicy oraz przy przepustnicy zamkniętej. Różnica którą przy obydwu pomiarach uzyskamy jest właśnie skokiem tłoczka. Różnica ta jest dla różnych typów gaźników różna. W gaźniku samochodu Studebaker winna ona wynosić 10 mm, samochodu zaś Willys — 6,75 mm. W samochodach Studebaker, Dodge, Ford-6, gaźniki posiadają dźwignie łączące pompkę wtryskową z osią przepustnicy, w której znajdują się trzy otwory. Regulacja wtrysku paliwa jest w tym wypadku dokonana przez fabrykę. W lecie wkładamy dźwignię w otwór najbliższy korpusowi, jesienią i wiosną w środkowy, zimą zaś w otwór ostatni, co daje nam największy wtrysk paliwa.

OCZY SAMOCHODU W NOCY



Nietylko człowiek lecz i samochód posiada swe oczy. Są nimi u samochodu reflektory rozświetlające długie i ciemne jesienne noce. W jesieni i zimie stają się one podstawowym czynnikiem bezpieczeństwa naszego i całości wozu. Bądźmy więc my kierowcy dobrymi okulistami. i dbajmy o „oczy" naszego samochodu. Gdy wymagają „operacji" przeprowadźmy ją natychmiast nie czekając aż będzie potrzebna karetka pogotowia po nas i dźwig po szczątki naszego wozu. Tymczasem zaś ciągle jeszcze spotyka się samochody, których latarnie rzucają snopy światła skierowane w niebo czy też w oczy kierowcy jedącego z przeciwnej strony. Często też „chore" latarnie są zezowate i szukają czegoś po rowach zamiast oświetlać drogę. Tymczasem nie trzeba być nawet mechanikiem aby samemu wyregulować światła. Należy wyjechać wieczorem na równą drogę, zakryć jeden reflektor płaszczem i luzując umocowanie drugiego nachylić go tak ażeby snop światła sięgał możliwie daleko, ale nieco w dół. Nastepnie umocowanie ściągnąć i uczynić to samo z drugim ustawiając oba jednakowo. Jeżeli reflektory są sztywne kosztuje nas to nieco więcej wysiłku trzeba bowiem nagiąć cały wspornik. W ten sposób można praktycznie nastawić reflektory na odpowiednie oświetlenie drogi. Celem całkiem dokładnego wyregulowania świateł stawiamy samochód na równej płaszczyźnie przed ścianą czy też ekranem tak by odległość między ścianą a samochodem wynosiła 7,6 m. Trzeba przytym zwrócić uwagę by ciśnienie w oponach było przepisowe, siedzenia zaś każde obciążone po 60 kg. Na ścianie rysujemy pionową linię „S" (patrz rysunek) która w dolnym przedłużeniu winna być środkiem rozpiętości między latarniami oraz poziomą linię „W" która odpowiada wysokości latarń od powierzchni na której stoi samochód minus 2 cm. Na linii tej rysujemy dwa znaki + w odległości b¹ od linii S. Odległość b¹ otrzymujemy zaś dodając do odległości b stanowiącej odstęp pomiędzy reflektorami 20 cm i dzieląc sumę przez 2. Przy dobrze ustawionych reflektorach środek jasnego punktu świateł dalekosiężnych powinien znajdować się w punkcie x. Dla ustawienia świateł używanych przy mijaniu wyznaczamy na tym samym ekranie linię G,5 cm poniżej linii „W". Linia ta winna stać się granicą pomiędzy. światłem a mrokiem. Niewiele więc widzimy pracy a pożytek ogromny i w dużym stopniu zwiększenie się bezpieczeństwa naszego, pasażerów i samego wozu.

ODPOWIEDZI REDAKCJI



Kalcucha Piotr — Sielce. Miesięcznik „Biuletyn techniczny" nie ukazuje się. Może Pan natomiast zaprenumerować „Przegląd Samochodowy", adres Administracji Łódź, ul. Sienkiewicza 21.

Sokołowski Stanisław — Częstochowa. „Sprawozdanie" bardzo słabe. Wątpimy czy nasze rady coś pomogą. Dobór tematu zależy od samego korespondenta.

Bugaiski Aleksander — Bochnia. Chętnie skorzystamy. Czekamy więc na „próbkę talentu" — a potem porozmawiamy.

Wojtera Marian — Jarocin. Rozwiązanie niestety złe. Co do kursu samochodowego w „ZK" to projektujemy go, jednak nie wcześniej niż w styczniu 49 r. Nowy konkurs już w tym numerze.

Chrzan Alfred — Oliwa. Słuszne uwagi czytelników są dużą pomocą w pracach Redakcji. Cały szereg inowacji wprowadzimy przy planowanym zwiekszeniu objętości naszego dwutygodnika. Uwzględnimy punkty 1, 3 i 4 listu Pana. Punkt 2 aktualny z początkiem przyszłego sezonu. Chętnie skorzystamy z współpracy.

Kierowcy J. W. 1756 — Wrocław. Zbyt mało podajecie szczegółów dotyczących wypadku. Naszym zdaniem: o ile tramwaj stał to winę ponosi kierowca. Zgodnie z instrukcjami samochody Wasze nie stanowiły z wojskowego punktu widzenia, kolumny. Każdego kierowcę obowiązywało stosowanie się do ogólnych przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych.

Wierzbicki Zdzisław — Wrocław. Celowo nie sprecyzowane ujęcie II Konkursu miało za zadanie wykazać, że orientacja naszych Czytelników jest prawdziwie „szoferska", co się też w zupełności udało. Do wielu spraw podchodzimy z punktu widzenia i możliwości kierowcy. Za miłe słowa listu dziękujemy.

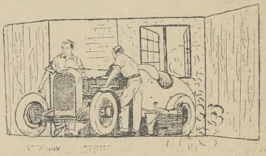
Strzeż się gazów spalinowych

Gazy spalinowe silników gaźnikowych wywołują zatrucia śmiertelne, jeśli powietrze jest do tego stopnia niemi nasycone, że nie zawiera dostatecznej ilości niezbędnego do oddychania tlenu. Na wolnym powietrzu nie grozi ze strony gazów spalinowych żadne niebezpieczestwo, gdyż mieszają się one tak szybko z otaczającym powietrzem, że w odległości jednego metra od rury wydechowej już nie wywierają na organizm ludzki szkodliwego wpływu.

W garażach jednak i pomieszczeniach zamkniętych, należy się gazów spalinowych pilnie wystrzegać. Okna i drzwi muszą być bezwzględnie otwarte, gdy silnik pracuje, aby gazy spalinowe nie mogły się gromadzić. Już nie jeden kierowca postradał życie, gdy przy uruchomionym silniku oraz zamkniętych drzwiach i oknach garażu chciał zajrzeć pod podwozie samochodu.

Nie wystarczy otwarcie tylko jednego okna, gdyż gazy spalinowe gromadzą się, jako cięższe od powietrza, tuż nad podłogą. Trzeba więc koniecznie otworzyć bramę wjazdową, aby gazy mogły uchodzić do'em. Przewiew powietrza wyklucza wówczas wszelkie niebezpieczeństwo.

Uwaga! Drzwi i okna należy otwierać, jeśli silnik pracuje. Trujące gazy spalinowe nie mają zapachu i są niewidoczne!



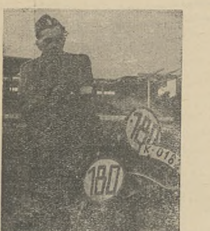


SPORT

BILANSUJEMY TEGOROCZNY SEZON

ZWIĘKSZA SIĘ POPULARNOŚĆ MOTOROWYCH RUMAKÓW

Umilkły już motory naszych zawodników motocyklowych. Sezon sportowy w tym roku został zakończony. Lecz zanim padną oficjalne wypowiedzi na temat ubiegłego sezonu, należałoby zdać sobie sprawę z kilku okoliczności, które bez wątpienia miały swój wpływ i zadecydowały o rozwoju naszego motocyklizmu. Tak, właśnie o *rozwoju*. Jak bowiem inaczej można określić sytuację, którą obserwujemy od pewnego już czasu w tej gałęzi sportu. Gdy widzimy, że sport motocyklowy znalazł się ostatnio w jednym szeregu z popularnymi u nas: piłkarstwem, kolarstwem czy boksem. Ma to nie tylko swój wyraz w stale zwiększającej się frekwencji na różnego rodzaju zawodach motocyklowych, których atrakcyjność podniosła się ogromnie, wraz z poziomem i stylem jazdy startujących zawodników. Popularność sportu motocyklowego leży bowiem przede wszystkim w jego umasowieniu — w stale zwiększającej się ilości klubów motorowych i liczbie ich członków. Stan naszego zrzeszonego motocyklizmu to 217 czynnych klubów i 11.211 członków. Cyfry te zwiększają się nadal bardzo intensywnie, a jakże wymowne jest porównanie ich ze stanem w latach 1938 — 39: 83 kluby motocyklowe i przeszło 6.000 członków.



Start zawodników wojskowych w ub. sezonie nie należał do rzadkości. Por. Wojtuń ukończył najtrudniejszą imprezę motorową M.M.M.

Zmienił się też zasadniczo typ polskiego motocyklisty. Przed wojną jeździł motocyklem przeważnie, nienagannie ubrany „sportowiec", który często nawet dla napompowania opony szukał stacji obsługi. Obecnie motocykl jest w ogromnej większości własnością człowieka pracy. Ciężar utrzymania motocykla, to nie tylko suma wydatkowanych nań pieniędzy, a głównie zapobiegliwości właściciela maszyny oraz znajomość obsługi i konserwacji.

To też rezultaty osiągnięte w dziedzinie sportu motorowego, tym bardziej zasługują na uwagę. Zwłaszcza, że sport ten dotychczas prawie nie subsydiowany jest obecnie jedną z bardzo nielicznych gałęzi sportu polskiego, która odnosi sukcesy w spotkaniach z zagranicznymi przeciwnikami. Zdobycie Wielkiej Nagrody Maratonu w międzynarodowej konkurencji 7 państw, pokonanie doskonałej reprezentacji czechosłowackich żużlowców na meczach w Katowicach i Warszawie — takie oto zwycięstwa zmusiły dopiero do traktowania naszych motocyklistów i ich potrzeb z większym zrozumieniem.

Oto najważniejsze przeobrażenia i linia rozwoju sportu motocyklowego w Polsce.

Dziś załączamy jeszcze wykaz zdobywców tytułów mistrzowskich w dwu kategoriach. Natomiast w numerach następnych postaramy się omówić formę naszych zawodników, jaką wykazali w ciągu minionego sezonu, oraz najważniejsze osiągnięcia strony organizacyjnej tego sportu.

ST.

PODZIAŁ TEGOROCZNYCH TYTUŁÓW MISTRZOWSKICH

Zarząd Polskiego Związku Motocyklowego zatwierdził następujące tytuły mistrzowskie za rok 1948:

Kategoria raidowa

W klasie „A" do 250 ccm:
Mistrz Polski: BRUN Stanisław P. K. M. Warszawa (16 pkt.)
Wicemistrz Polski MARKOWSKI Włodzimierz, K. M. „Okęcie", Warszawa (7 pkt.).

W klasie „B" do 350 ccm:
Mistrz Polski: KUPCZYK Zbigniew K. M. „Okęcie", Warszawa (13 pkt.).
Wicemistrz Polski: DZIEWOŃSKI Roman, K. K. C. M. Kraków (8 pkt.).

W klasie „C/D" ponad 350 ccm:
Mistrz Polski: ŻYMIRSKI Andrzej, K. M., Okęcie Warszawa, (12 pkt.).

W klasie „F/G" motocykle z wózkami:
Mistrz Polski: POTAJAŁŁO Tadeusz, K. M. „Okęcie". Warszawa (11 pkt.).

W punktacji klubowej na pierwsze miejsce wysunął się K. M. „Okęcie" (56 pkt.) przed P. K. M. Warszawa (26 pkt.) i S. M. W. K. S. „Legia" Warszawa (15 pkt.).

W klasyfikacji medalowej P. K. M. Warszawa i K. M. „Okęcie" zdobyły po 13 pkt. przed K. K. C. M. Kraków (8 pkt.).

W klasyfikacji tej nie był brany wynik Międzynarodowego Maratonu Motocyklowego, w którym polska drużyna narodowa w składzie Brun, Dąbrowski, Jankowski, Żymirski odniosła zwycięstwo nad drużynami narodowymi Czechosłowacji, Italii i Węgier.

Kategoria wyścigowa

W klasie V do 130 ccm:
Mistrz Polski: HENEK Jan „Pogoń", Katowice (12 pkt.).
Wicemistrz STEFAŃSKI Ignacy „Lechia", Poznań (8 pkt.).

W klasie „A" do 250 ccm:
Mistrz Polski: MILEWSKI Wacław „Unia", Poznań (13 pkt.).
Wicemistrz Polski: WOLFINGER Józef „Wisła", Kraków (12 pkt.).

W klasie „B" do 350 ccm:
Mistrz Polski: BRUN Stanisław P. K. M. Warszawa (12 pkt.).

W klasie „B/D" ponad 350 ccm:
Mistrz Polski: DĄBROWSKI Jerzy P. K. M. Warszawa (18 pkt.).
Wicemistrz Polski: ŻYMIRSKI Andrzej K. M. „Okęcie" Warszawa (8 pkt.).

W klasie „F/G" motocykle z wózkami:
Mistrz Polski: POTAJAŁŁO Tadeusz K. M. „Okęcie" Warszawa (10 pkt.).

W klubowej punktacji wyścigowej na pierwsze miejsce wysunął się P. K. M. Warszawa (40 pkt.) przed K. M. „Okęcie" Warszawa (37 pkt.) i przed M. K. „UNIA" Poznań (27 pkt.).

W klasyfikacji tej nie był brany pod uwagę Międzynarodowy Wyścig „Grand Prix" Polski rozegrany w Poznaniu.

Rozwiązanie II konkursu fotograficznego „ZK"

Na pytania dotyczące samochodów produkcji Związku Radzieckiego napłynęło szereg dobrych, no i złych odpowiedzi. W jakiej one miały być formie? Obojętne. Wystarczyło nadesłać odpowiedź całkowicie „skondensowaną" np. w postaci tabelki: l. p. samochodu i l. p. pytania. Zarówno taka odpowiedź, jak i bardzo obszerna — o ile tylko była trafna — uczestniczyła w losowaniu o 3 główne nagrody pieniężne.

Pozostawiona swoboda w dowolnym ujęciu I Konkursu wykazała, że nasi Czytelnicy orientują się dobrze i szybko. Brak zasadniczych wskazówek dla wysyłających rozwiązania nie zahamował zupełnie masowego napływu listów. Ponieważ jednak niektóre z nich były bardzo obszerne, więc i my (dla sprostowania błędnych) podajemy odpowiedzi przekraczające zasadnicze 4 pytania konkursu:

Odp. 1. Limuzyna GAZ M-20 „Pobieda" (Zwycięstwo) 4-cylindrowy silnik benzynowy o mocy 50 KM Samochód ten osiąga szybkość 120 km/godz., zużywając 13 litr/100 km. „Pobieda" produkowana jest od r. 1946 przez Gorkowskie Zakłady Samochodowe im Mołotowa w Gorkij.

Odp. 2. Ciężarowy 7-tonowy **JAZ-200;** 2-suwowy, 4-cylindrowy silnik Diesla o mocy 110 KM, rozwija szybkość 63 km/godz. przy zużyciu 30—35 litr. oleju gazowego na 100 km. JAZ-200 produkowany jest przez Jarosławskie Zakłady Samochodowe od 1947 roku.

Odp. 3. GAZ-51, to 2,5-tonowy samochód ciężarowy; silnik benzynowy, **4-suwowy, 6-cylindrowy** o mocy 70 KM; najwyższa szybkość 70 km/godz. przy zużyciu paliwa 25 litr/100 km.; produkowany od grudnia 1945 roku przez Gorkowskie Zakłady Samochodowe.

Odp. 4. Samochód ciężarowy, 4-tonowy **ZIS-150.** Silnik 6-cylindrowy, benzynowy o mocy 90 KM rozwija szybkość 65 km/godz. przy zużyciu paliwa 30 litr/100 km Zaprojektowany jeszcze przed zakończeniem wojny, jest już w roku bieżącym masowo produkowany przez Moskiewskie Zakłady Samochodowe im Stalina.

Z pośród najlepszych nadesłanych odpowiedzi wylosowano 3, na które przypadły główne nagrody pieniężne:

I. nagrodę w wysokości 3.000 zł. otrzymuje ob. Piotrowski Andrzej zam. Pruszków, ul. Ołówkowa 5.

II. nagrodę 2 000 zł. szereg. Sobierski Kazimierz, Gdańsk-Wrzeszcz J. W. 2234.

III nagrodę — 1 000 zł. ppor. Bartkowiak Marian, Legionowo k/Warszawy J. W. 2425.

Dodatkowo Redakcja „ZK" przyznała **dwie nagrody** „pocieszenia" w wysokości 500 zł każda za odpowiedzi wyróżniające się pod względem obszernego ujęcia i opracowania graficznego.

1) **500 zl.** otrzymuje kpr. Kluczak Roman, Chełmno Pom. J. W. 2013 „D" za najbardziej wyczerpującą odpowiedź.

2) **500 zl.** otrzymuje ob. Wierzbicki Zdzisław, Wrocław, ul. Wielka 167 za najładniejsze opracowanie graficzne.

Kwartalną prenumeratę „ZK" otrzymuje **50.** Czytelników, których nazwisk z braku miejsca tutaj nie podajemy, a zawiadomiliśmy ich listownie o przyznaniu im nagrody.

Kupon

III KONKURS
ZK

SPORT



POLSKI SHL ZNOWU ZWYCIĘŻA

Ostatnio odbył się VI. Raid Świętokrzyski zorganizowany przez jeden z najstarszych klubów motocyklowych KMM w Kielcach. Trasa raidu, wiodąca przez pasmo gór świętokrzyskich, oraz bezdroża „krainy Żeromskiego" stawiała duże trudności, zarówno kierowcom, jak i maszynom. Dowodem tego było nieukończenie raidu przez 40% startujących. Zwyciężyła rutyna, a z maszyn doszły te, które potrafią znieść bez szwanku niespodzianki dróg kieleczczyzny.

Dlatego na podkreślenie zasługuje fakt, że jedynym zawodnikiem, który ukończył raid bez punktów karnych był startujący na polskim **SHL-125 cm** Jankowski (Polonia — Bytom). Stawia to maszyny produkcji krajowej w rzędzie maszyn najlepiej wytrzymujących sławetne „kocie łby" i dziury dróg bitych.

Wyniki techniczne raidu były następujące: **kat. do 130 cm**. 1. Jankowski (Polonia — Bytom) na SHL — pkt 0, 2. Górai (KKM — Kielce) na SHL — pkt. 39, 3. Cieśliński (RKS — Radomsk) na Puch — pkt 51; **kat. do 250 cm**. 1. Bzducha (Broń — Radom) na DHW — pkt. 9, 3. Nowakowski (Czuwaj—Przemyśl) na DKW — pkt. 9, 3. Nowakowski (Broń—Radom) na Zündapp — pkt 20.; **kat. do 350 cm**. 1. Dziewoński (KKM — Kraów) na BMW — pkt. 6 2 Muczko (Polonia — Warszawa) na BMW — pkt. 7, 3. Nathali (KKM — Kielce) na DKW — pkt. 43; **kat. ponad 350 cm**. 1. Ludwig (KKM — Kielce) na BMW — pkt. 13, 2. Grzybek (KC i M — Kraków) na BMW — pkt 23, 3. Chyb (KKM — Kielce) na Zündapp — pkt. 81.

W kategorii motocykli z koszami na 4-ch startujących, 2-ch raid ukończyło. Pierwsze miejsce zajął Łodziński KKM — Kraków na BMW — pkt. 16.

Sensacją zawodów był udział Klimaszewskiej Reginy na SHL „Jedynaczka" raidu przebyła całą trasę zarabiając 107 pkt. karnych i uplasowała się na 5 miejscu swojej kategorii.

JAZDA KONKURSOWA AP

Jednodniowy raid na trasie długości 86 km. został zorganizowany przez odział warszawski A. P. na zakończenie sezonu.

Na starcie znalazło się 27 maszyn, z których 25 ukończyło raid. Oprócz jazdy trasą: Okęcie (start), Grójec, Góra Kalwaria, Skolimów, Jeziorna i Wilanów (meta), raid obejmował nast. próby: szybkości płaskiej na odcinku 0,5 km ze startu stojącego, jazdy terenowej na odcinku 11 km, zrywu i hamowania, oraz zręczności.

Najlepszy czas na próbie szybkości uzyskał **Sucharda** na 8-cylindrowym Jaguarze — **24,0 sek.** W próbie zręczności pierwszym był **Gebethner** na Willysie z czasem — **39,0 sek.**



Wielką stratę poniósł sport motocyklowy w tragicznej śmierci doskonałego zawodnika grudziądzkiej „Olimpii" — Jana Matczaka. Uległ on śmiertelnemu wypadkowi w czasie ulicznych wyścigów w Grudziądzu.
Oto jedno z ostatnich zdjęć kol. Matczaka (pierwszy od lewej) w towarzystwie członków klubowej drużyny ligowej: Najdrowskiego, Zwolińskiego i Szałkowskiego.

W ogólnej klasyfikacji decydowały zarówno czas zawodnika, jak i umiejętność jazdy i wykazana oszczędność paliwa.

Wyniki techniczne, z podziałem na 4 klasy startujących maszyn, przedstawiają się następująco: **Klasa I.** (do 750 cm³) **1 miejsce Gajewski na DKW** — 4 pkt. karne, 2) i 3) m. Niziołek i Chadowiec na 7 p. k. **II klasa** (750 — 1300 cm³) **1 m.** Podkański na Skodzie 1101 — 3 p. k., 2 m. Stankiewiczowa na Oplu-Kadecie — 9 p. k. **III klasa** (1300 — 2000 cm³) **1 m.** Perkowski na Lanci — 2 p. k., **2 m** Czarnecki na Oplu-Olimpii — 25 p. k. **IV klasa** (ponad 2000 cm³) **1 m.** Gebethner na Willysie — 8 p. k., **2 m.** Rychter na Willysie — 15 p. k., **3 m.** Feric na Willysie — 16 p. k.

S.

Gymkhana samochodowa w Słupsku

Oddział Morski A. P. z Sopotu, urządził na stadionie miejskim w Słupsku zawody pod hasłem „Szukamy najlepszych kierowców samochodowych".

Impreza, oprócz głównego celu — popularyzowania pięknego sportu samochodowego, miała również za zadanie dać kierowcom możność wykazania swej zręczności, cierpliwości i opanowania jazdy.

Do zawodów stanęło 16 maszyn. Kierowcy mieli do pokonania szereg przeszkód jak: kołowrotek przekładanie pierścieni na wieszakach, jazda po kładce i po szynach, jazda z zawiązanymi oczyma, przewożenie szklanki z wodą i wiele innych. Za ominięcie przeszkód, lub nieprawidłowe wykonanie prób — zaliczane były punkty karne. Ogólną liczbę punktów karnych przeliczono na czas i doliczono do wyników (licząc za 1 punkt karny — 3 sekundy).

Na pierwszym miejscu uplasował się Ziółkowski z A. P. — oddział morski, w czasie 5 min. 45 sek., drugie miejsce zajął Śmiga na DKW w czasie 5 min 51 sek., trzecie Niewiadomski na Jawie czeskiej, w czasie 6. min 09 sek.

Najlepszym zawodnikiem słupskim był Recembel, w czasie 8 min. 10 sek,- drugi był Sobociński, w czasie 8 min. 38 sek.



Odprawa zawodników to rzecz nieodzowna. Przed startem do wyścigu o mistrzostwo Warszawy prezes KM — Okęcie K. Trych omawia regulamin i życzy dobrych wyników.



Przed nałożeniem szarf mistrzowskich. Zdobywcy tytułów w kategorii wyścigowej Stan. Brun (350 cm³) i Dąbrowski (500 cm³) obaj PKM — Warszawa. Obok stoi kpt. sportowy PZM mjr. Boczoń.



Na mokrej jezdni nie trudno o wypadek. Na szczęście obeszło się bez ofiar i Palewski (Okęcie—Warszawa) podnosi swoje BMW. Niestety niesforna publiczność powoduje dość często kraksy na trasie.

Opisz 5 tytułowych fotografii

Niejeden z Czytelników szukał być może opisu do zamieszczanych na 1. stronie „Za Kierownicą" zdjęć fotograficznych. Brak ich było we wszystkich kolejnych pięciu numerach. Redakcja nie podawała ich umyślnie. Opisy te bowiem należą do Was samych. Oto ogłaszamy nowy Konkurs na najtrafniejsze podpisy pod zdjęcia „tytułowe" od Nr 2 do Nr 6 „ZK". Podpisy powinny łączyć formę literacką ze szczegółami dotyczącymi tematu przedstawionego na fotografii. Każdy podpis oznaczony kolejnym numerem, a więc Nr 2 „ZK", Nr 3 „ZK" . . . Nr 6 „ZK" musi zamykać się w jednym zdaniu. Odpowiedzi zaopatrzone w kupony konkursowe prosimy przysyłać w nieprzekraczalnym terminie do dnia 25 listopada br. na adres Redakcji:

WARSZAWA, UL. FILTROWA NR. 2/4, POKÓJ 417.

Za najtrafniejsze i najbardziej „udane" odpowiedzi przeznaczamy 5 nagród pieniężnych: I. nagroda — 2.000 zł. II. nagroda — 1.000 zł. oraz trzy nagrody po 500 zł. każda. Jak również 25 bezpłatnych kwartalnych prenumerat naszego dwutygodnika.

Życzymy więc powodzenia!

Six Days w San Remo

Tegoroczna Sześciodniówka motocyklowa rozegrana została we Włoszech w San Remo. Ze 151 zawodników dziewięciu państw, którzy wystartowali w pierwszym dniu — do mety szóstego dnia dojechało 70. Jednodniowe etapy wynosiły po 340—400 km, z tego przeważnie 50—60 km. ciężkiego terenu. Trasa prowadziła również po wąskich serpentynach górskich na wysokości 1200 m. n. p. m. gdy samo miejsce startu i mety leżało nad brzegiem morza.

W klasyfikacji o „nagrodę międzynarodową" 1. miejsce zajęli Anglicy — 0 pkt. karnych (5 zawodników na motocyklach AJS-500, Norton-500, Triumph-500 i 2 R. Enfield-350). 2. m. Austriacy na mot. Puch 125 i 250 — razem 125 pkt. karnych. 3 m. Czesi na 2 mot. CZ-125 i 3 mot. Jawa-250, razem 500 pkt karnych. 4 m. Holendrzy — 1014 p. k. 5 m. Belgowie — 1148 p. k. 6 m. Węgrzy — 2573 p. k. 7 m. Włosi — odpadli.

W klasyfikacji o „Srebrną wazę" 1 m. Anglia — 0 p. k. 2. m. CSR — 2 p. k. 3 m. Holandia I — 29 p. k. Sklasyfikowano ogółem 12 zespołów, reszta odpadła.

W klasyfikacji zespołów fabrycznych: 1 m. Jawa II i Triumph — 0 p. k. 2 m. R. Eefield — 1 p. k. 3 m. Jawa I — 3 p. k. i dalszych 14 zespołów.



Wpłata prenumeraty: konto P K O. Łódź 5500 ● Ceny ogłoszeń: cała strona – 20.000 zł. 1/2 strony – 10.000 zł. 1/4 strony – 5.000 zł. 1/8 strony – 3.000 zł.

Wydaje Departament Służby Samochodowej MON przy współpracy WINW
Redakcja: Warszawa, Filtrowa 2/4 ● Administracja: Łódź Sienkiewicza 21

Redaktor odpowiedzialny kpt. Zbigniew Wilamowski
Redakcja techniczna: mjr Inż. Leon Minc
Tłoczono w Zakładach Graficznych WINW w Łodzi